

گزارش خبری

منتقدان، زیر آتش رسانه‌ای

شرق: هفته گذشته نرجس سلیمانی در تذکری از شهردار تهران درخواست کرد اگر عملکرد شورای شهر را در حوزه‌هایی قانونی نمی‌داند، برای وفاداری به قانون استعفا دهد. به گفته برخی از اعضای شورا بعد از این تذکر در فضای اتلایان به این عضو شورای شهر هتاکي شده است و برخی از اعضای شورای شهر در نامه‌ای به رئیس قوه قضائیه خواستار پیگیری و شناسایی این عوامل شدند. مهدی اقراریان، عضو شورای شهر تهران، با انتقاد از روند برخورد با منتقدان مدیریت شهری، از ظهور حکمرانی نمایشی در شهرداری تهران و فضای رسانه‌ای پرهزینه علیه منتقدان خبر داد. او هشدار می‌دهد که این روند، علاوه بر بی‌ثباتی شورا، اعتماد مردم به سیاست را تهدید می‌کند.

او توضیح داد که حتی برخی از افرادی که سابقه بی‌احترامی به اعضای شورا دارند، بعدها پست‌های مدیریتی در شهرداری دریافت می‌کنند. او با ذکر نمونه‌هایی، گفت: حتی خانم سلیمانی که منتقد است، مورد توهین قرار گرفته و حتی آقای راکانی در واکنش به انتقادات، گفته است که برای شبکه‌های خارجی خوراک تهیه می‌کنیم.

اقراریان این رفتارها را بخشی از یک واقعیت گسترده‌تر سیاست ایران دانست و افزود: ما امروز در عرصه سیاسی کشور شخصیت‌هایی داریم که حیات سیاسی‌شان را در حکمرانی نمایشی تعریف می‌کنند. حکمرانی نمایشی غلبه نمادگرایی و سیاست‌گذاری واکنش‌ی و کوتاه‌مدت دارد. اولویت مسئولان این نوع حکمرانی مدیریت تصویر است، نه مدیریت بحران.

او به شکل‌گیری «پوروکراسی نمایشی» اشاره کرد و توضیح داد که ایجاد شوراها و کارگروه‌های متعدد برای بررسی مسائل، اغلب خروجی عملی ندارد. اقراریان گفت: نمادهایی از حکمرانی نمایشی را در کشور مشاهده می‌کنیم؛ مدیریت تصویر از طریق پول‌بازی در رسانه‌ها اتفاق می‌افتد و رسانه‌هایی با دریافت مبالغ، محتوای واحد را در سطح کانال‌ها و گروه‌های مختلف منتشر می‌کنند.

اقراریان ضمن بیان اینکه برخی رسانه‌ها حتی به سمت تخریب منتقدان حرکت کرده‌اند، این روند را چالش مهمی برای سیاست کشور دانست و هشدار داد: خاموش‌کردن صدای منتقدان نه‌تنها منفعتی برای کشور ندارد، بلکه بازی در زمین رسانه‌های بیگانه است.

اقراریان افزود: حتی به من هم گفته شد که مدل انتقاد شما می‌تواند منجر به حذف سیاسی شما شود. وقتی شهرداری انتخاب می‌شود که فاقد مؤلفه‌های لازم برای اداره شهر است، شاهد اداره سیاسی شهر هستیم. شهردار تهران به جای تمرکز بر مسئولیت شهری، به کرسی‌های بالاتر فکر می‌کند.

او توضیح داد که در حکمرانی نمایشی، مشکلات کشور حل نمی‌شود و تنها تلاش می‌شود تصویر موقتیت در ذهن مخاطب ایجاد شود. اقراریان تأکید کرد: این پروژه موفق خواهد شد، اگر منتقدان برچسب‌گذاری شوند و فشار رسانه‌ای بر آنها افزایش یابد. هر چقدر به انتخابات نزدیک‌تر شویم، فشار رسانه‌ای نیز بر منتقدان بیشتر می‌شود. جعفر تشکری‌هاشمی، عضو شورای شهر تهران، هم در این زمینه گفت که هرگاه اعضای شورا حتی انتقادی کوچک مطرح کنند، «لشکر رسانه‌ای مزدبگیر» با موجی از تخریب به سراغ‌شان می‌رود؛ پدیده‌ای که به گفته او تنها محدود به اعضا نیست و «حتی رئیس شورا نیز از آن در امان نماده». تشکری‌هاشمی این روند را نشانه «کج‌فهمی، تعرض به قانون و پول‌باشی برای تخریب منتقدان» می‌داند و هشدار می‌دهد که «تداوم این هنجارشکنی‌ها» می‌تواند در نهایت دامن خود مجریانش را بگیرد. جعفر تشکری‌هاشمی در توضیح تجربه چهارساله خود در شورای شهر تهران گفت: اگر شهردار و شهرداری را مورد تمجید قرار بدیم، حتی به‌ناحق، تئتریک روزنامه‌های وابسته به شهرداری و خبرگزاری‌ها می‌شویم و مورد تمجید قرار می‌گیریم. اما هرگاه یک انتقاد سازنده و بحق داشته باشیم، لشکر رسانه‌ای هست که آتش سنگین خودش را بر سر اعضای شورا می‌ریزد.

او تأکید کرد این رفتار «با اور و دوم نیست» و افزود: کافی است بررسی کنید؛ هرگاه اعضای شورا انتقادی کردند یا اشکالی را گفتند، شاهدیم که یک لشکر رسانه‌ای مزدبگیر که در قبال هر پست و هر خبری که کار می‌کند، مبالغی می‌گیرند، شبکه‌های اجتماعی ایکس، اینستاگرام و صفحات وب حملات را آغاز می‌کنند. گاهی اوقات این حملات آن‌قدر ناجوانمردانه و غرض‌ورزانه است که هر انسان منصفی متوجه این کج‌فهمی و پول‌باشی برای تخریب اعضا می‌شود. او به تازه‌ترین مصداق اشاره کرد: آخرین مورد درباره فرزند شهید برومند این کشور، شهید سلیمانی که افتخار ایران و جهان اسلام است که فقط به خاطر یک انتقاد کوچک مورد حمله قرار گرفت، آن‌هم انتقادی که ناشی از صحبت‌های خودِ شهردار تهران در صحن شورا بود.

تشکری‌هاشمی گفت: به جای اینکه در یک رفتار منصفانه رسانه‌ای، مثل بقیه خبرها، این سخنان منتشر شود، با استفاده از همان لشکر رسانه‌ای حملات بی‌ادبانه و حتی هتاکي علیه فرزند شهید عزیزمان انجام می‌شود. او تأکید کرد این حملات «کاملاً یک همبستگی و ارتباط مستقیم با نقد اعضا» دارد و گفت: بارها هم این مسئله را در صحن شورا گفته‌ایم و انتظار داشتیم شهردار و اصحاب رسانه‌ای ایشان تغییر رویه بدهند.

به گفته او، این مسئله محدود به اعضا نیست: حتی رئیس شورا هم وقتی صحبتی می‌کند یا اشکالی را مطرح می‌کند، این حملات رسانه‌ای علیه او هم صورت می‌گیرد. مهم نیست که بعداً پشت در اتاق ایشان عذرخواهی کنند؛ مهم این است که در فضای عمومی جامعه حتی به رئیس شورا هم احترام نمی‌گذارند و این رفتارهای خارج از اصول سازمانی رخ می‌دهد.

او باور دارد «اینکه شورا در رأس شهرداری و ناظر و سیاست‌گذار است» برای برخی به رسمیت شناخته نمی‌شود؛ این کج‌فهمی و روحیه تعرض به قانون، چون محدود به یک اتفاق نیست، نشان می‌دهد بخشی از تفکر این گروه بر پایه این است که با یا مایید یا بر ما؛ یا به نفع ماست یا اگر منافع مالی تأمین نشود، با روش‌های مخرب جبران می‌کنیم. تشکری‌هاشمی ادامه داد: چون آمیدی به تغییر رویه شهردار و تیم رسانه‌ای‌شان وجود ندارد، طبیعتاً دوستان ما برای برخورد با چنین هنجارشکنانی از مرجع قضائی کمک می‌گیرند.

او درباره طرح سؤوال از شهردار نیز گفت: شاید این شهردار رکورددار تعداد سؤال باشد و پاسخ‌هایی که هرگز اعضای شورا را قانع نکرده. اما برای استیضاح و عزل شهردار حداقل ۱۴ رأی لازم است. این شورا فقط یک اقلیت ۱۰نفره دارد، بعضی وقت‌ها ۱۱ نفر؛ بنابراین در چهار سال امکان استیضاح وجود نداشته و بعداً است در ماه‌های پایانی هم چنین شرایطی به وجود بیاید.

او ابراز امیدواری کرد «این چهار سال که نزدیک به پنج سال شد هر چه سریع‌تر تمام شود» و گفت: مردم در انتخاب نمایندگان‌شان و نمایندگان در انتخاب شهردار سیاسی عمل نکنند و کسی را انتخاب کنند که شایستگی مدیریتی داشته باشد. تشکری‌هاشمی افزود: اگر در طول چهار سال هیچ اصلاح رویه‌ای ندیدیم، در ماه‌های پایانی هم چیزی جز این نخواهیم دید و ترجیح می‌دهیم این ایام را تحمل کنیم تا این دوره تمام شود. دوستان ما پیگیر موضوع هستند و ما هم پیگیر خواهیم بود تا کسی به خودش اجازه توهین ندهد؛ نه‌فقط به فرزند شهید والا‌مقام، بلکه به هیچ شخصی. او تأکید کرد نبود نظم سازمانی «به همه خسارت می‌زند؛ ممکن است امروز فقط هدف‌شان اعضای شورا باشد، اما آتش این تخریب‌ها ممکن است دامن خودشان را بگیرد. کسی که به خودش اجازه می‌دهد هتاکي کند، ممکن است فردا که حمایت‌ها از او کمتر شود، دامن خودش را هم بگیرد».

تشکری‌هاشمی بار دیگر گفت: ارتباط یک‌به‌یک و مستقیمی بین پدیده انتقاد در شورا و حملات رسانه‌ای وجود دارد و شکی در آن نیست. اما چون برخی از این اتفاقات با پرچم مستقیم شهرداری نیست، ناچاریم با شیوه‌های متناسب خودشان با آنها برخورد کنیم.

پلیس از افزایش ۴۰ درصدی قربانیان تصادفات خبر داد

جنون سرعت در تهران

نورا حسینی: تهران در شش‌ماهه نخست سال جاری با افزایش ۴۰درصدی تصادفات رانندگی مواجه بوده است؛ ۴۲۷ نفر جان خود را از دست داده‌اند و بیشترین آسیب متوجه موتورسیکلت‌سواران و عابران پیاده است.

کارشناسان ترافیکی معتقدند ضعف زیرساخت‌ها، رفتار پرخطر رانندگان و سیاست‌گذاری ناقص سال‌ها، هزینه انسانی و اقتصادی سنگین بر شهر و جامعه تحمیل کرده است و بدون اقدام فوری در حوزه آموزش، فرهنگ‌سازی و مهندسی ترافیک، این بحران ادامه خواهد داشت.

شهاب‌الدین کرمانشاهی، عضو هیئت علمی دانشگاه تهران، در نشست علمی-ترویجی به مناسبت روز جهانی یادبود قربانیان سوانح رانندگی، از تغییر رویکرد اساسی در آیین‌نامه طراحی معابر شهری خبر داد؛ تغییراتی که به گفته او پس از ۲۱ سال، با محوریت «انسان‌محوری»، «خیابان کامل» و الزام عبور هم‌سطح عابر پیاده تدوین شده و در سال ۹۶ از سوی وزارت راه و شهرسازی به دانشگاه تهران واگذار شد.

کرمانشاهی تأکید کرد: آیین‌نامه جدید وجود تندرها را به‌عنوان یک واقعیت می‌پذیرد، اما توصیه‌ای برای توسعه آنها ندارد.

او بخش مهم بحث ایمنی را به خیابان‌های شهری مرتبط دانست و گفت: آیین‌نامه جدید صراحت دارد که در خیابان شهری، فراهم‌کردن گذر هم‌سطح برای عابر پیاده الزامی است. کرمانشاهی تأکید کرد که ما نمی‌توانیم معابر شهری را ببندیم یا ریزگرد را جایگزین گذر هم‌سطح کنیم. در خیابان، عبور هم‌سطح ایمن باید فراهم شود.

او افزود که این نگاه متفاوت از رویکردهای قبلی است که ایمنی عابر را جدا از جریان سواره تعریف می‌کردند، درحالی‌که در خیابان‌های شهری این دو «باید در کنار هم و به صورت هم‌زمان» ایمن‌سازی شوند. در مقابل، در تندرها جداسازی همچنان اصل است. او با اشاره به وضعیت ایمنی شهری گفت آمارهای اخیر به‌شدت نگران‌کننده است به‌ویژه در یک سال گذشته که روند تصادفات تکران چشمگیری داشته است به‌ویژه برای عابر پیاده و موتورسوار. افزایش عجیب آمار داریم؛ در حد بیش از ۴۰ درصد. این آمار به‌هیچ‌وجه پذیرفتنی نیست.

او توضیح داد که هر چند خطای انسانی از سوی عابر یا موتورسوار ممکن است رخ دهد، اما نقش اصلی برعهده طراحان و مدیران شهری است؛ طراح‌ی باید متناسب با خطاهای انسانی و بخشنده باشد. خطا همیشه اتفاق می‌افتد، اما وظیفه ما کاهش پیامد آن است.

به گفته کرمانشاهی، یکی از مهم‌ترین اصلاحات در آیین‌نامه با همکاری پلیس راهور و در زمان طرح موضوع در شورای عالی ترافیک انجام شد: سرعت مجاز خیابان‌های شهری از ۶۰ به ۵۰ کیلومتر بر ساعت کاهش پیدا کرده است. آیین‌نامه دیگر خیابانی با سرعت مجاز ۶۰ کیلومتر را نمی‌پذیرد.

کرمانشاهی شاگردکلی ایمنی را سرعت دانست و گفت: عوامل متعددی بر ایمنی اثر دارند، اما سرعت مهم‌ترین لگواک و نقطه کنترل است. تصور ما از سرعت، مبتنی بر تجربه رانندگی است و این تصور «بسیار غلط» است. برای راننده پتجم است. از ۶۰ یا ۶۰ تفاوت زیادی ندارد، زیرا سرعت نسبی او با خودرو صفر است. اما انرژی جنبشی خودرو کاملاً چیز دیگری است.

کرمانشاهی با اشاره به یک مقایسه فیزیکی گفت: سرعت ۵۰ کیلومتر بر ساعت معادل سرعت جسمی است که از بالای یک ساختمان سه طبقه سقوط آزاد کرده و به زمین می‌رسد. سرعت ۶۵ کیلومتر بر ساعت معادل سقوط از طبقه پنجم است. انرژی جنبشی شوخی نیست و راننده معمولاً تخمین بسیار پایینی از آن دارد. او سپس به تأثیر سرعت بر دامنه دید راننده اشاره کرد و گفت: افزایش سرعت، مخروط دید را کوچک می‌کند. هر چه سرعت بالاتر می‌رود، راننده فقط نقطه‌ای دورتر را می‌بیند و توجه حاشیه‌ای کاهش می‌یابد.

او در توضیح داده‌های مربوط به عابر پیاده گفت: در سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت، احتمال مرگ عابر حدود هفت تا هشت درصد است. اما وقتی سرعت برخورد به ۵۰ کیلومتر می‌رسد، احتمال مرگ از هشت درصد به ۸۰ درصد می‌رسد. سرعت حتی دو برابر نشده، اما احتمال مرگ بیش از ۱۰ برابر شده است.

محسن فلاح‌زواره، عضو هیئت علمی دانشگاه، هم در این نشست یادآور شد: ما دارای ما زیاد است؛ اما تلفات هم زیاد شده. ما هزینه نمی‌کنیم، قضاوت‌ها گمراه‌کننده است، منابع مالی محدود است و بسیاری از تصمیمات بر حدس و گمان تکیه دارد.

فلاح‌زواره ادامه داد: تلفات موتورسیکلت و خودروهای سواری نیز «به طرز وحشتناکی» افزایش یافته است، در برخی گروه‌ها افزایش ۴۸ درصدی ثبت شده. در تصادفات مربوط به موتورسیکلت، آسیب‌عابران پیاده به‌شدت زیاد است. در برخی گزارش‌ها افزایش ۳۸ تا ۸۶ درصدی دیده می‌شود.

به گفته فلاح‌زواره، وضعیت امروز نتیجه سال‌ها تصمیم‌گیری اشتباه است، اینها نتیجه سیاست‌گذاری‌های غلط است. بسیاری از این آسیب‌ها محصول تصمیمات اشتباه مدیران و متولیان است. او در بخش دیگری از سخنان‌ش هشدار داد که نصب تابلوهای ترافیکی نباید به ابزار برای رفع مسئولیت تبدیل شود: گاهی تابلو می‌زینم فقط برای اینکه بگوییم اگر تصادفی شد، مسئولیت با راننده است. این استفاده ابزاری از تابلوهاست. نمی‌شود گفت تابلو نصب شده، پس اگر حادثه رخ داد، ما مسئول نیستیم. محمدباقر سلیمی، معاون عملیات پلیس راهور، با اشاره به ابعاد انسانی و اقتصادی سوانح رانندگی، سخنان خود را با این جمله آغاز کرد که «ای کاش روز جهانی یادبود قربانیان تصادفات هیچ‌گاه وجود نداشت».

او به نمونه‌ای تکان‌دهنده اشاره کرد و گفت: در استان فارس، در کسری از ثانیه پنج نفر از کادر درمان ازجمله یک پزشک در یک تصادف جان باختند. دست‌کم هفت کودک زیر ۱۰ سال یتیم شدند. جامعه سال‌ها برای تربیت این افراد هزینه کرده بود. سلیمی گفت تصادفات تنها خسارت جانی ندارند؛ روزانه ۶۰۰ تا ۷۰۰ نفر بر اثر سوانح در بیمارستان‌های کشور بستری می‌شوند و تخت‌های بیمارستانی را اشغال می‌کنند. به گفته او، این بیماران نیازمند درمان‌های فوری، تجهیزات تخصصی، داروهای گران‌قیمت و مراقبت‌های خاص هستند و هزینه‌های روانی و اخلاقی این حوادث نیز بر جامعه تحمیل می‌شود.

به گفته معاون عملیات پلیس راهور، طبق آمار سال ۱۴۰۰، به طور میانگین «۲۷ درصد خودروهای کشور در سن فرسودگی قرار دارند». او این وضعیت را نگران‌کننده دانست و ادامه داد که روند جان‌باختگان موتورسیکلت نیز هشداردهنده است.

سلیمی با اشاره به تغییرات آماری دوره اخیر گفت کاهش درخورتوجه تلفات که در فاصله سال‌های ۱۳۸۵ تا حدود یک دهه بعد تجربه شد، «اثر خود را از دست داده است». او توضیح داد: در یک دوره ۱۰ساله، آمار مطلق جان‌باختگان حدود ۱۲ هزار نفر کاهش یافت؛ اما اکنون دوباره وارد مرحله‌ای شده‌ایم که روند تصادفات کاملاً صعودی است. اگر اقدام عاجل، جدی و هماهنگ صورت نگیرد، قطعاً این روند ادامه خواهد داشت. او افزود: اگر همان اقدامات گذشته از اصلاح قانون تا ارتقای ایمنی راه و خودرو، آموزش و اعمال قانون تداوم می‌یافت، امروز آمار تلفات می‌توانست به‌مراتب رضایت‌بخش‌تر باشد. بااین‌حال، به گفته او، حتی یک جان‌باخته نیز عدد زیادی است و نباید عادی‌سازی شود.

سلیمی سپس به نتایج یکی از مطالعات دانشگاه فردوسی مشهد اشاره کرد که براساس نرخ تورم سالانه در سال ۱۴۰۲ به‌روز شده است.

طبق این مطالعه، هر جان‌باخته در تصادفات، معادل ۱۷.۱ میلیارد تومان به اقتصاد کشور آسیب وارد می‌کند. هر مجروح، ۶.۳ میلیارد تومان خسارت ایجاد می‌کند. هر تصادف، به‌طور میانگین ۱.۸ میلیارد تومان هزینه دارد.

او تأکید کرد: این ارقام معادل حدود ۱۷.۷ درصد بودجه سالانه کشور است. سرمایه‌گذاری در ایمنی، هزینه نیست، بلکه بازگشت سرمایه قطعی دارد. سلیمی بخشی از تحلیل خود را به زنجیره مدیریت حادثه اختصاص داد و گفت: در حال حاضر ۵۲ درصد فوت‌ها در همان صحنه و در لحظه تصادف اتفاق می‌افتد، شش درصد در حین انتقال و ۴۲ درصد در مراکز درمانی. به گفته او، این اعداد نشان می‌دهد تقریباً همه نهادهای مرتبط، از قانون‌گذاران و دستگاه‌های نظارتی گرفته تا بخش‌های ارتقای ایمنی راه، ایمنی خودرو، آموزش و فرهنگ‌سازی، اورژانس و مراکز درمانی، در این چرخه نقش مهمی دارند و می‌توانند با مداخلات هدفمند، سهم درخوردخو توجهی از تلفات را کاهش دهند. او افزود: سهم چشمگیری از جان‌باختگان و مصدومان همچنان مربوط به «موتورسیکلت‌سواران و عابران پیاده» است و این موضوع باید در برنامه‌ریزی‌ها محور توجه جدی باشد.

سلیمی با ارائه آمار مکانی تصادفات گفت: ۶۲ درصد از تصادفات در فاصله ۳۰کیلومتری شهرها رخ می‌دهد. در این محدوده، معمولاً تداخل ترافیک شهری و جاده‌ای، قاطع‌ها، دسترسی‌ها، آلودگی‌های بصری، تردد عابران پیاده توسط وسایل نقلیه سنگین و حتی تردد اشکام وجود دارد که همه اینها خطرناک است. در این نشست، سهیل کوچکی، فعال حقوق ایمنی دوچرخه‌سوار که در تصادفی دچار قطع نخاع شده بود، با بازگویی تجربه شخصی خود از مشکلات شهروندان دارای معلولیت، وضعیت موجود زیرساخت‌ها و چالش‌های حمل‌ونقل شهری را تشریح کرد. او با اشاره به وضعیت عبور و مرور در شهر تهران گفت: وقتی به اینجا رسیدم، سه نفر به من کمک کردند تا عبور کنم؛ چراکه پیادمر و بسته است و مسیر مناسبی برای معلولان وجود ندارد.

کوچکی ادامه داد: ساکن منطقه ۸ هستم و محل کارم منطقه ۴ است؛ در محدوده کار و زندگی‌ام مناسب‌سازی را پیگیری کردم، اما کسانی که این امکان را ندارند، چه کنند؟

کوچکی گفت: فعالیت من در حوزه دوچرخه‌سواری است و با جدیت تلاش می‌کنم تا این وسیله حمل‌ونقل، زیر نظر شهرداری و سایر وسایل حمل‌ونقل، بهبود پیدا کند. اما مسیریایی که برای دوچرخه طراحی شده بود، به فراموشی سپرده شده و اکنون تبدیل به مسیر موتورسواری شده‌اند.

او افزود: وضعیت موتورسواری در مقابل پیاده و دوچرخه‌سوار بسیار نگران‌کننده است؛ بسیاری از افراد گواهینامه ندارند و در صورت حادثه، بیمه و پاسخ‌گویی مناسبی وجود ندارد. درحالی‌که می‌توان با ایجاد مسیرهای پارک، محل‌های ویژه و آموزش، این خطرات را کاهش داد.

او نمونه‌ای از خطرات خیابان‌های شهری را توضیح داد: خیابان مدنی از چهارراه نظام‌آباد تا میدان رسالت، هر لحظه خطر دارد. حتی در جاهایی که درخت کاشته شده، امکان عبور ایمن وجود ندارد و شهروندان در معرض خطر جدی هستند.

سهیل کوچکی با تأکید بر نقش مطالبه‌گری شهروندان گفت: اگر همه ما این روحیه مطالبه‌گری را داشته باشیم، جامعه بهتری خواهیم داشت. مهم است که امکانات و مسیرهای مناسب برای همه، به‌ویژه افراد دارای معلولیت و دوچرخه‌سواران، فراهم شود تا ترافیک، ایمنی و عدالت شهری بهبود یابد. در این نشست، رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران از افزایش نگران‌کننده تصادفات رانندگی



در پایتخت خبر داد. براساس آمار شش‌ماهه اول سال جاری، ۴۲۷ نفر جان خود را در حوادث رانندگی از دست داده‌اند که نشان‌دهنده رشد ۴۰درصدی نسبت به سال گذشته است. رابعه جوانبخت با اشاره به روند افزایشی تصادفات گفت: این افزایش تنها محدود به تصادفات مرگبار نیست، بلکه تصادفات خسارتی نیز روندی صعودی داشته‌اند و شرایط ایمنی جاده‌ای در تهران مناسب نیست.

او تأکید کرد که نگاه دقیق‌تر به کاربران مختلف ترافیکی ضروری است. براساس آمار پلیس راهور، بیشترین افزایش تصادفات در میان موتورسیکلت‌سواران بوده است؛ این گروه با ۴۸ درصد رشد در صدر قرار دارند. پس از آنها، عابران پیاده با ۳۸ درصد و سرنشینان خودرو با ۱۴ درصد افزایش مواجه شده‌اند. در بررسی جزئیات، مشخص شد ۱۷۸ نفر از قربانیان موتورسیکلت‌سوار هستند و بعد از آن رانندگان خودرو با تعداد کمتر در رتبه بعدی قرار دارند. تحلیل تصادفات نشان می‌دهد در ۶۰ درصد موارد، موتورسیکلت‌سواران خود مقصر حادثه بوده‌اند. سرهنگ جوانبخت افزود: این آمار هشداردهنده نیازمند اقدامات فوری در حوزه آموزش، فرهنگ‌سازی و مهندسی ترافیک است تا شاهد کاهش تصادفات و حفاظت از جان شهروندان باشیم.

رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران اعلام کرد: سرعت غیرمجاز، عدم رعایت حق تقدم و تخلفات متنوع دیگر، ازجمله حرکت با دنده‌عقب، از عوامل اصلی تصادفات در پایتخت هستند. او افزود: با استفاده از برنامه‌های مسیریاب، خوردن و آشامیدن حین رانندگی و تخلفات متنوع دیگر، مصادیق گوناگونی از خطرات ترافیکی را در تهران ایجاد کرده است. مدل‌های تصادفات در شهر با بزرگراه‌ها متفاوت است و رفتار رانندگان نقش تعیین‌کننده‌ای در وقوع حادثه دارد.

او افزود: بیشتر تصادفات ناشی از سرعت غیرمجاز و عدم کنترل کافی راننده است. ما دو تعریف داریم؛ سرعت مجاز و سرعت مطمئن. بسیاری از رانندگان، سرعت‌های ناگهانی دارند و حق تقدم و سایر قوانین را رعایت نمی‌کنند. جوانبخت همچنین تأکید کرد: حرکت با دنده‌عقب در معابر شهری و بزرگراه‌ها یکی از مصادیق مهم سایر علل تصادفات است و سهم درخوردخو توجهی در بروز حوادث دارد. او هشدار داد: تنوع تخلفات رانندگی و رفتارهای پرخطر رانندگان در تهران، نیازمند اقدامات فوری ازجمله فرهنگ‌سازی، نظارت و بهبود زیرساخت‌های ترافیکی است. تنها با ترکیب آموزش، مهندسی ترافیک و قانون‌گذاری مؤثر می‌توان روند صعودی تصادفات را کاهش داد.

جوانبخت با اعلام آمار هشداردهنده‌ای از تصادفات شهری گفت: بیش از ۷۰ درصد قربانیان موتورسیکلت‌ها جان خود را از دست داده‌اند و ۴۰ درصد فوت‌شدگان در محورهای بزرگراهی حادثه دیده‌اند.

وی افزود: در بین متوفیان، ۸۷ نفر زیر ۳۰ سال هستند و بسیاری از آنان گواهینامه نداشته‌اند. متأسفانه خانواده‌ها نظارت کافی بر فرزندان خود ندارند و شاهد استفاده نوجوانان و جوانان از موتور و خودرو در ساعات پایانی شب هستیم.

سرهنگ جوانبخت به مصرف الکل و رفتارهای پرخطر رانندگان جوان اشاره کرد و گفت: در بسیاری از تصادفات، سرعت غیرمجاز و نادیده‌گرفتن قوانین فیزیک، حجم بالایی از آسیب و جراحات را به دنبال دارد. سرعت غیرمجاز جایگزین تمام المان‌های ایمنی نشده و نتیجه آن، جراحات شدید و حتی معلولیت است. وی با بیان اینکه برخی تصادفات منجر به مرگ یک نفر نمی‌شود، افزود: در حوادث اخیر، دو تا چهار نفر در یک تصادف جان خود را از دست داده‌اند که نشان‌دهنده نقش مستقیم سرعت و تصمیمات نادرست در لحظه است.

جوانبخت همچنین به واژگون‌شدن خودروها و برخورد با پایه پل‌ها و میلپان شهری اشاره کرد و گفت: تعداد تصادفات مرگبار ناشی از سرعت بالا درخوردخو توجه است. وی هشدار داد: استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی توسط موتورسیکلت‌سواران، بی‌توجهی به کمربند ایمنی و تخلفات متنوع دیگر، نشان‌دهنده کاهش درک خطر در میان جوانان است. مسئولیت ما به‌عنوان دست‌اندرکاران ترافیک، افزایش آموزش، فرهنگ‌سازی و نظارت بر رانندگان است تا بتوانیم از این روند صعودی جلوگیری کنیم.

جوانبخت با تأکید بر نقش خانواده‌ها در کنترل رفتار فرزندان گفت: اگر نظارت و آموزش کافی انجام نشود، سرعت و رفتارهای پرخطر همچنان جان شهروندان را تهدید خواهد کرد. ترکیب آموزش، مهندسی ترافیک و قانون‌گذاری مؤثر تنها راه کاهش تصادفات و حفظ جان مردم است.

خبر

در صحن شورای شهر تهران چه گذشت؟

از بن‌بست نوسازی تاکسی‌ها تا نگرانی درباره پروژه بلدیه

شرق: در سبیدوفهتادویکمین جلسه علنی شورای شهر تهران، اعضا درباره مشکلات گسترده در نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی و تأخیر در بهره‌برداری از پروژه تاریخی بلدیه هشدار دادند. ناصر امانی، عضو شورای شهر، با اشاره به مشکلات رانندگان تاکسی در فرایند دریافت خودروهای جایگزین، گفت: جلسه‌ای با جمعی از رانندگان تهران داشتیم؛ برخی افراد خودروهای شاسی‌بلند وارداتی که به‌عنوان جایگزین تاکسی‌های فرسوده در نظر گرفته شده‌اند، دریافت کرده‌اند. و بسیاری دیگر هنوز در نوبت انتظارند. او با اشاره به آمار رسمی شهرداری تهران، توضیح داد که تاکنون از هزارو ۷۵۰ دستگاه خودروی واردشده، تنها ۱۸۹ دستگاه تحویل داده شده است. امانی روند ثبت‌نام و تحویل خودروها را ناعادلانه دانست و گفت: برخی رانندگان که از روزهای نخست ثبت‌نام کرده‌اند، هنوز خودرو نگرفته‌اند، اما ثبت‌نام‌کنندگان شهرویر بلافاصله تحویل گرفتند. هیچ توضیحی هم به این رانندگان داده نشده است. عضو کمیسیون برنامه و بودجه شورا به پیامدهای این تأخیر اشاره کرد و افزود: چندین راننده تاکسی که خودروهای قبلی خود را از رده خارج کرده‌اند، اکنون بدون درآمد مانده‌اند. حدود ۴۰ نفر در این شرایط قرار دارند و هیچ نهادی پاسخ‌گوی مشکلات معیشتی آنان نیست. او همچنین از افزایش ناگهانی هزینه‌های تحویل خودروها خبر داد و گفت: در ابتدا گفته شد رانندگان تنها ۵۰ میلیون تومان آورده نقدی داشته باشند، اما اکنون مبلغ ۱۶۳ میلیون تومان به‌اضافه ۸۰ میلیون تومان مطالبه می‌شود. علاوه‌براین خودروهایی که هنگام معرفی به تیم نام‌معلقات نمایش داده شده بودند، هنگام تحویل فاقد چک، راپاس، دوربین و سایر اقلام هستند که ارزش آنها حدود ۱۴۰ تا ۱۵۰ میلیون تومان برآورد می‌شود. امانی درباره مشکلات اداری و مالی رانندگان توضیح داد: برخی رانندگان برای افتتاح حساب و دریافت دسته‌چک چهار ماه است که بین بانک و سازمان تاکسی‌رانی در رفت‌وآمد هستند و هنوز موفق به دریافت خدمات نشده‌اند. همچنین برخی اقساط وام‌ها از حساب‌شان برداشت شده، بدون آنکه خودرو تحویل گرفته باشند. در این جلسه احمد علوی، دیگر عضو شورا، به وضعیت پروژه تاریخی بلدیه پرداخت. او با اشاره به تأخیر در افتتاح رسمی این پروژه، گفت: شهرداری بیش‌تر زمان مشخصی برای بهره‌برداری اعلام کرده بود، اما چند ماه از آن گذشته و پروژه هنوز افتتاح نشده است. اگر منابع مالی با فنی وجود دارد، لازم است شفاف اعلام شود. علوی همچنین درباره تغییرات احتمالی در کاربری پروژه هشدار داد و افزود: اگرچه سالن همایش‌های مجموعه فعال است، اما بخش‌های مهمی از بلدیه باید کاربری میراثی و تاریخی داشته باشند. نگرانی جدی این است که با اصلاحات احتمالی، هویت تاریخی پروژه به کاربری صرفاً اداری تبدیل شود که ظلم به یک اثر ارزشمند است. او سه اقدام فوری از شهرداری خواست: اعلام زمان دقیق افتتاح، شفاف‌سازی درباره جانش‌های مالی و بودجه‌ای و حفظ کامل کاربری میراثی طبق طرح مصوب چمران. در پاسخ به تذکرات اعضا، ضمن تأکید بر حفظ کاربری فرهنگی و تاریخی پروژه بلدیه گفت: این بنا از ابتدا برای مرکز نمایشگاهی، موزه‌ای و فرهنگی طراحی شده و هیچ‌گونه تغییر کاربری اداری نباید در آن اعمال شود. تلاش‌های گذشته برای استفاده اداری از این مکان بارها مطرح شد، اما ما تأکید کردیم که اعمال کاربری اداری باعث تکه‌تکه‌شدن فضا و مخدوش‌شدن هویت آن می‌شود. چمران همچنین درباره مشکلات نوسازی تاکسی‌ها گفت که روند کند دریافت تسهیلات، شماره‌گذاری و تحویل خودروها باعث تأخیر در ارائه خدمات به مردم شده است. شاید بهتر باشد بخش خصوصی در این حوزه وارد شود تا فرایندها سریع‌تر و شفاف‌تر انجام شود.